



Merenkululaitos
Saaristomeren merenkulkupiiri



08 MKL

2266

Nro 975



TURUN YLIOPISTO
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

UUSIA YHTEYSALUSREITTEJÄ ?

TIINA MÄKYNEN

SISÄLLYS:

1. TYÖN TAUSTAA.....	1
2. KOHDEALUEET.....	1
3. HOUTSKARIN REITTIALUE	2
4. KORPPOON JA NAUVON REITTIALUE.....	4
5. NAUVON ETELÄINEN REITTIALUE JA UTÖN REITTIALUE	6
Malli 1	7
Malli 2	9
Malli 3	11
7. YHTEENVETO	13
8. SAMMANDRAG	15

LIITE 1: Kuntien edustajien haastattelut

UUSIA YHTEYSALUSRUTEJÄ?

1. Työn taustaa

Saaristomeren merenkulkupiiri antoi tammikuussa 1998 Turun yliopiston Merenkulkualan koulutuskeskukselle toimeksiannon tiettyjen Saaristomeren yhteyksaliikenteen reittien uudelleenarvioimiseksi. Toimeksiannon tavoitteena oli saada aikaan uusia reittialueita, joiden kustannukset olisivat nykyisiä pienemmät, mutta joiden palvelutaso ei silti olisi heikompi.

Yhteyksaliikenteen järjestämisen peruseriaatteena on turvata saaristossa vakituisesti asuvien henkilöiden kulkuyhteydet mantereelle. Saaristolaki määrittelee liikenteen järjestämisen peruslähtökohdat. Liikenne on järjestettävä sellaisista saarista, joissa on ympärivuotista asutusta. Näin ollen saaren kesäasutus ei ole riittävä peruste säännöllisen liikenteen ylläpitämiseksi. Saarten asukaslukutietoina on tässä työssä käytetty väestörekisterikeskuksesta saatuja tietoja, jotka kuvaavat tilannetta 1.1.1997. Näitä täydentävät kunnilta saadut tiedot, jotka on kerätty kesällä 1997.

On ollut huomattavissa, että joillakin reittialueilla matkustajamäärät alusten ajotunteihin nähden ovat huomattavasti alhaisempia kuin toisilla. Tästä esimerkkinä :

FINNÖ Korppoon reitti	2 649 ajotuntia	3 626 matkustajaa
KAITA Velkuan reitti	2 555 ajotuntia	11 773 matkustajaa
KIVIMO Rymättylän reitti	2 267 ajotuntia	12 118 matkustajaa

(vuosi 1997)

Alhaisten matkustajamäärien reittialueiden palvelutarjonta on yleiseen tasoon suhteutettuna runsasta ja käyttäjämääräänsä nähden kallista. Reittialueiden pituus ja asukkaiden määrät toki aina poikkeavat toisistaan, mutta tämä ei silti ole riittävä peruste epätaloudelliselle toiminnalle. Reittialueiden uudelleenjärjestelyillä tällaisia epäkohtia pyritään vähentämään ja rakentamaan reitistö, joka on tehokas sekä taloudellisesti että toiminnallisesti. Aikatauluehdotuksissa on käytetty apuna nykyisiä talviaikatauluja ja niissä olevia eri saarten välisiä ajoaikoja. Täysin kattavia viikkoaikatauluja ei tässä ole pyritty rakentamaan, vaan tarkoituksena on ollut lähinnä katsoa minkälaiset aikataulut ylipäättään ovat mahdollisia ja miten muutokset vaikuttaisivat saarten palvelutasoon.

2. Kohdealueet

Tässä työssä on toimeksiannon mukaisesti keskitytty Houtskarín, Korppoon ja Nauvon alueella liikennöitäville reiteille. Tällä hetkellä näillä alueilla liikennöidään viidellä eri reittialueella, jotka ovat: Houtskarín reitti, Korppoon reitti, Nauvon pohjoinen reitti, Nauvon eteläinen reitti ja Utön reitti. Näiden reittien alueelle on pyritty rakentamaan erilaisia reittiehdotuksia edellä mainitut näkökohdat huomioiden.

3. Houtskarín reittialue

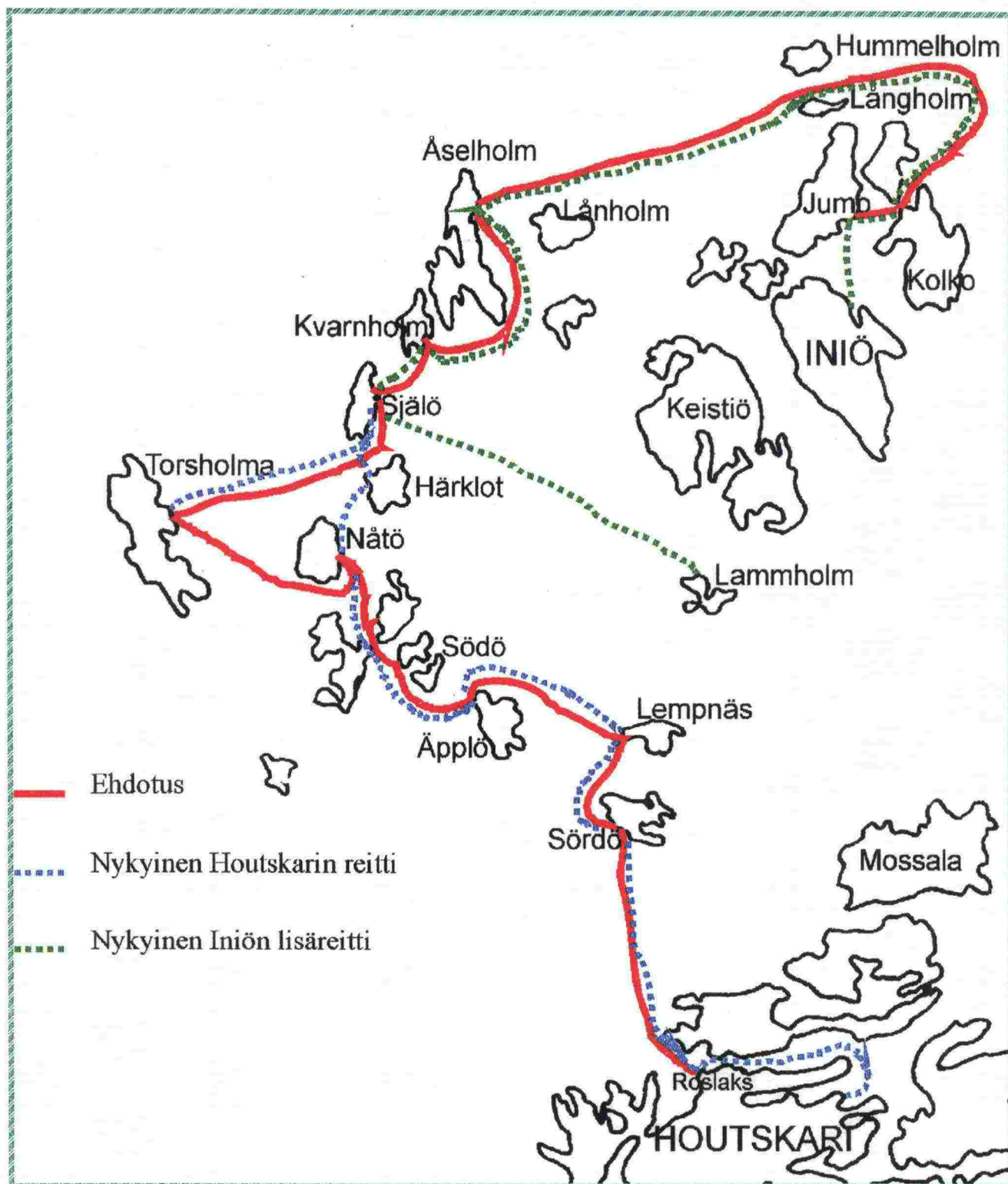
Houtskarín reittialue sijoittuu lähes kokonaisuudessaan Houtskarín kunnan alueelle ja sen länsiosaan. Houtskarín lisäksi reittiin kuuluu myös Ahvenanmaan Torsholma. Ympärivuotisia asukkaita reittialueen saarilla on 25. Vuonna 1997 käyttäjiä reitillä oli 5 224.

Liikennöinti on tällä hetkellä järjestetty siten, että saarilta on päivittäin (lauantaita lukuunottamatta) yhteys Houtskarín keskustaán ja takaisin. Tilauksesta alus liikennöi useamminkin. Matka Sjalöstä Houtskariin kestää keskimäärin kaksi tuntia. Työ- tai koulumatkoja ei yhteyssaluksella ole mahdollista päivittäin tehdä, koska reitti on niin pitkä ja eri viikonpäivinä liikennöidään eri aikataululla.

Ensi syksynä saarilla ollaan uudessa tilanteessa sikäli, että muutama koululainen aloittaa koulunkäyntinsä kunnan keskuksessa. Täten tarvetta tulee olemaan uudella aikataululla ajettavalle liikenteelle. Onkin ollut harkinnassa, että henkilöliikennettä alettaisiin hoitaa venekuljetuksilla siten, että koululaisten päivittäiset koulumatkat olisivat mahdollisia. Venekuljetukset ovat yhteyssaluksiin nähden edullisia, joustavia ja nopeita ja parantavat myös paikallisen kuljetusyrittäjän toimeentuloa. Kelirikkoaikana kuljetus tai opetus tulisi järjestää muulla tavoin.

Mikäli venekuljetukset toteutuvat, voitaisiin yhteyssalus BASTÖ Houtskarín reitiltä poistaa. Raskaammat kuljetukset voitaisiin hoitaa esimerkiksi siten, että Inión lisäreittiä liikennöivä alus liikennöisi Houtskarín länsiosan reitin kerran tai kaksi viikossa. Tähän kuluva aika vähentäisi tietysti Inioläisten hyvää palvelutasoa jonkin verran, mutta ei merkittävästi. Aluksen aikataulu tällaisina "Houtskarín päivinä" voisi olla seuraavanlainen:

Sjalö	5.50	19.50
Kvarnholm	x	x
Åselholm	6.20	18.20
Kolko	7.00	17.45
Jumo	8.30	17.15
Åselholm	9.20	16.35
Kvarnholm	x	x
Sjalö	9.50	16.05
Torsholma	10.30 → 10.50	15.05 → 15.25
Nätö	11.30	14.25
Södö	11.45	14.10
Äplö	12.00	14.00
Lempnäs	12.15	13.45
Sördö	12.30	13.30
Roslax	13.00	13.00



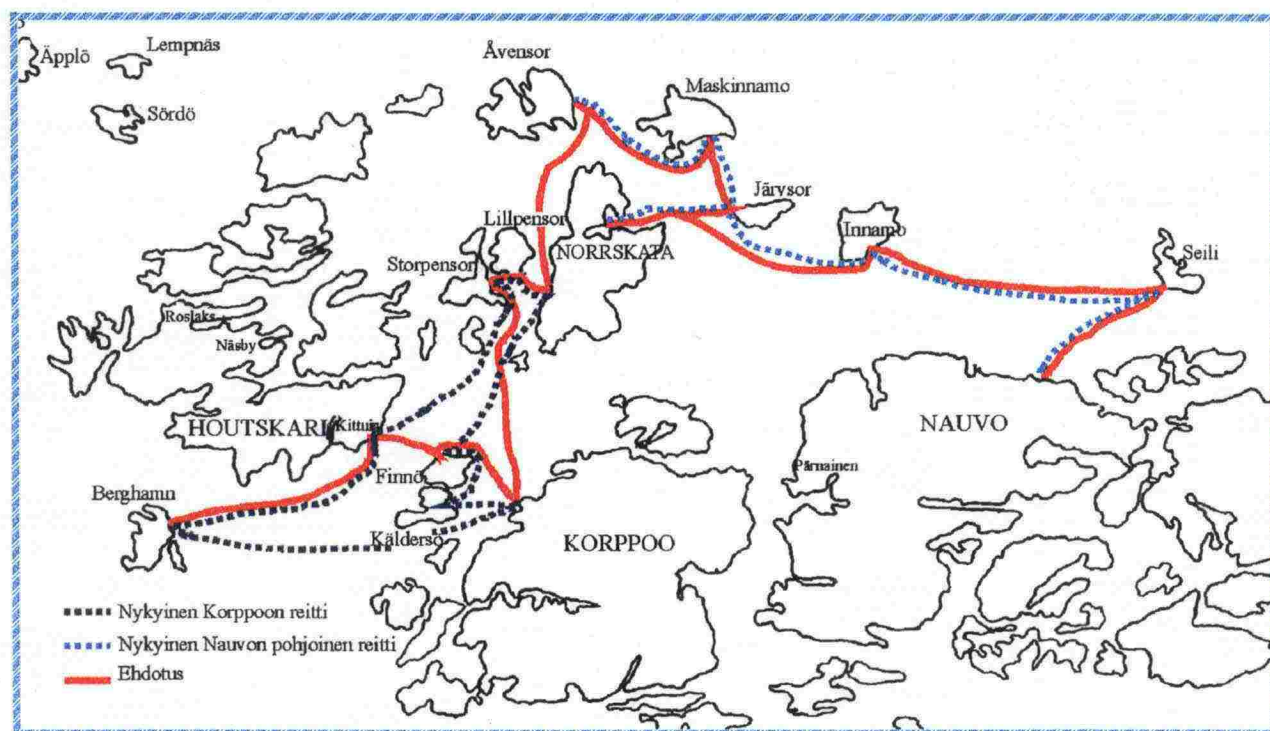
Tällä tavoin liikennöitynä varhaisen aamun liikenne Sjalön suunasta Kolkon kautta Jumoon on kuten nykyisessä aikataulussa tiistaina ja keskiviikkona. Eroavuudet nykyiseen aikatauluun ovat kello 8.30 eteenpäin. Nykyisessä aikataulussa on päivän aikana kaksi kuljetusta Åselholmin suunnasta Jumoon ja takaisin, tässä yksi. Lähtö Jumosta iltapäivällä Kolkoon on tällä hetkellä kello 15.30, tässä aikataulussa kello 17.15.

4. Korppoon ja Nauvon reittialueet

Korppoon kunnan alueella liikennöidään tällä hetkellä kahdella aluksella, Finnöllä ja Bergöllä. Finnön kuljetuskapasiteetti on 36 matkustajaa ja 2 autoa ja Bergön 60 matkustajaa ja 2 autoa. Finnö liikennöi kunnan länsipuolisilla saarilla ja käy myös Houtskarın Berghamnissa. Bergö liikennöi Norrskatan ympäristössä. Kunnan länsipuolella liikennöitävällä Korppoon reittialueella käyttäjiä on vuositason kaikkista reiteistä vähiten, vuonna 1997 käyttäjiä oli 3 626. Asukkaita reittialueen saarilla on 40. Kunnan pohjoisosassa liikennöitävällä reittialueella sen sijaan käyttäjiä oli 10 337 (asukkaita reittialueen saarilla 55). Reitin suuri käyttäjämäärä johtuu osittain siitä, että nykyisellä aikataululla liikennöitäessä päivittäinen työssä ja koulussa käynti on mahdollista ja käyttäjämäärät ovat siksi korkeat.

Seuraavana esitettävässä ehdotuksessa on ajatuksena se, että yhdellä aluksella hoidettaisiin koko yhteyshälyliikenne mukaan lukien myös Houtskarın Berghamn. Liikenteen hoitamiseen tällä tavalla sopinee paremmin yhteyshäly Bergö, jonka kuljetuskapasiteetti on suurempi. Näin voidaan varmistaa kapasiteetin riittävyys myös kesäaikana, jolloin matkustajämäärät ovat suurempia.

Berghamn	5.45	18.25
Kittuis	6.30	17.45
Finnö	6.55	17.05
Verkan	7.10	16.50
Storpensar	8.00	16.00
Lillpensar	8.15	15.45
Havträsk	8.30	15.20
Åvensar	9.00	15.00
Maskinnamo	x	x
Järvsaar	x	x
Lavarn	10.00	14.00
Innamo	10.40	13.20
Seili	11.20	12.40
Nauvo	11.50	12.10



Tällä tavoin liikennöitynä tulisivat sekä nykyiset Korppoon reittialueiden saaret että Nauvon pohjoisten reittialueiden saaret yhteiseen reittiin. Tässä mallissa ongelmaksi muodostuu palvelutaso, joka joidenkin saarten kohdalla laskisi nykyisestä melkoisesti. Reitin alku/loppupään palvelutaso säilyisi kutakuinkin ennallaan, tosin illan kuljetus Berghamniin tapahtuisi noin tuntia myöhemmin. Aikataulu sopii myös Lillpensorin maitokuljetusten hoitamiseen. Eniten muuttuisi Norrskatan ympärillä sijaitsevien saarten palvelutaso. Näiltä saarilta käydään yhteysaluksella tällä hetkellä sekä töissä että koulussa pääsaarella, eikä tämä onnistuisi tällä aikataululla. Ymmärrettävästi tällainen muutos herättäisi suurta vastustusta saaren asukkaissa.

Edellä kuvatus reitin lisäksi Nauvon pohjoisten saarten henkilöliikennettä tulisi täydentää venekuljetuksilla. Tämän avulla voitaisiin palvelutaso pitää yhtä hyvänä kuin nykyisin ja ratkaisu olisi nykyistä halvempi. Aikataulut tulisi rakentaa siten, että ne sopivat asiointiin ja koululaisten päivittäisiin kuljetuksiin kuten yhteysaluksen aikataulut tällä hetkellä. Raskaamman liikenteen tarpeisiin riittänee hyvin yhteysaluksen päivittäinen liikennöinti.

5. Nauvon eteläinen reittialue ja Utön reittialue

Nauvon eteläinen reittialue liikennöidään pääosin Nauvon pääsaarten eteläpuolisilla saarilla. Reittiin kuuluvat myös Nauvon kirkonkylä ja Seilin saari. Liikennöitävä reitti on melko pitkä, ulottuen etelässä aina Borstön saarelle saakka. Yhteensä reitissä on saaria 13. Reittialueen saarilla asuu 69 henkilöä. Suurimmat asukasluvut ovat pohjoisimmissa saarissa, eteläisissä saarissa asuu ainoastaan muutama asukas vakituisesti. Vuonna 1997 reitillä oli käyttäjiä 5 206.

Utön reittialue liikennöidään Pärnaisista Utöeseen käyden matkalla viidessä muussa saareissa. Matka Pärnaisista Utöeseen kestää noin neljä tuntia. Reittialueen saarilla vuonna 1997 asui 101 henkilöä. Reittiä käytti vuonna 1997 yhteensä 13 492 matkustajaa. Utön reittiä liikennöi Ms Aspö, joka kuluttaa suuren kokonsa vuoksi enemmän polttoainetta kuin pienemmät yhteysalukset, mutta kykenee liikennöimään Utöeseen lähes kaikissa olosuhteissa. Alus kuluttaa 119,88 litraa polttoainetta tunnissa. Vastaavasti esimerkiksi Jurmo II kuluttaa 65,79 l/t. Maksimi matkustajamäärät näillä aluksilla ovat kutakuinkin samat: Aspö 190, Jurmo II 160 + 9 autoa. Tosin Jurmo II ei sovi Utön liikennealueille kaikissa sääolosuhteissa.

Nauvon eteläpuolella liikennöidään myös yksityisellä venekalustolla nk. poikittaisteittä ja Nötö-Borstö-reittiä. Poikittaiseitin piiriin kuuluu 18 saarta, myös saaria, jossa yhteysaluksetkin liikennöivät. Alus liikennöi maanataista perjantaihin melko tiheään tahtiin. Pysähdyspaikkoja Nauvossa ovat Pärnainen, Mattnäs, Kirjainen ja Käldinge. Vuonna 1996 poikittaisreitillä matkusti 2 446 matkustajaa. Nötö-Borstö-reitti liikennöi yksinomaan eteläisillä saarilla ja kuljetti vuonna 1996 matkustajia 595.

Nauvon osalle ajatellut uudistukset koskevat kaikkia neljää edellä mainittua reittiä.

- Ajatuksena on lyhentää Utön reittialuetta siten, että Nauvon Berghamn ei kuuluisi enää sen reittiin lainkaan, vaan saaren liikenne järjestettäisiin muulla tavoin.
- Nauvon eteläisten saarten asukasluku on liian pieni (8 asukasta) hoidettavaksi nykyisten yhteysalusten kokoisella aluksella. Ajatuksena on, että näillä saarilla ei enää kävisi yhteysalus, vaan venekuljetuksella hoidettaisiin asukkaiden yhteys Nötön saarelle, josta he voivat edelleen matkata Aspöllä Nauvoon ja takaisin.
- Eteläisillä saarilla aikaisemmin liikennöineelle yhteysalukselle esitetään kolme eri reittivaihtoehtoa. Yhtenä vaihtoehtona esitetään aikataulu, jossa nykyiseen eteläiseen reittiin on yhdistetty Berghamn. Toisessa vaihtoehdossa reittiä muutettaisiin siten, että alus hoitaisi sekä Berghamnin liikenteen että Nauvon eteläpuolella sijaitsevien saarten liikennettä. Alus liikkuisi enemmän alueella, joka nyt hoidetaan venekuljetuksin. Kolmantena vaihtoehtona esitetään, että ko. alus ei enää liikennöisi Nauvon pohjoispuolella ollenkaan (kirkonkylä, Seili, Prostvik) vaan sen reittialueena olisi pelkästään Nauvon eteläpuoliset saaret. Näin menetellen venekuljetukset voitaisiin jopa kokonaisuudessaan korvata yhteysaluksella.

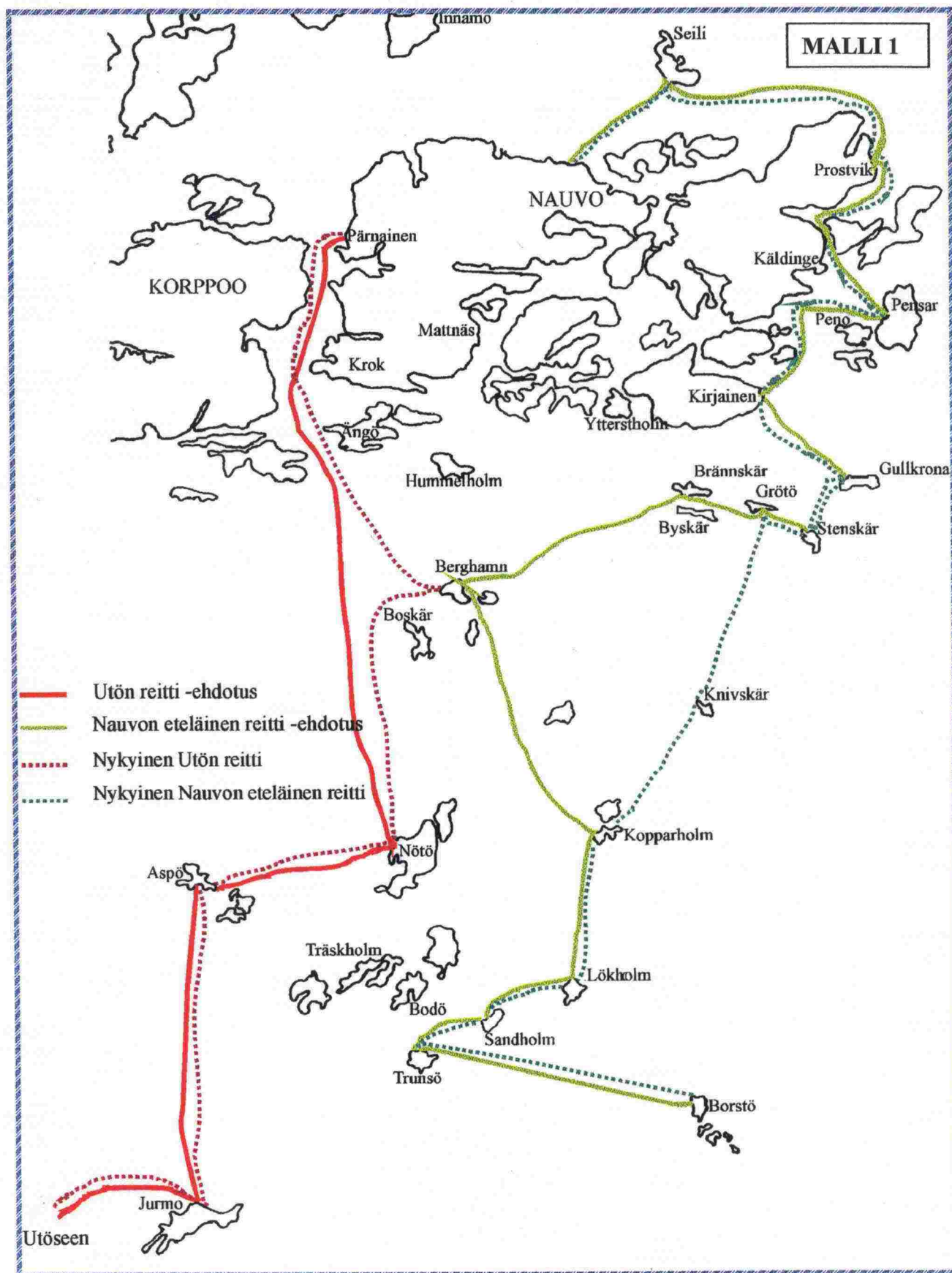
Malli 1

Kun Utön reittialueesta poistetaan Berghamn, alus ajaisi suoraan Pärnaisista Nötöseen. Reitti lyhenisi arviolta noin puolella tunnilla. Berghamnin liikenteen hoitamiseen on olemassa eri vaihtoehtoja, joista luultavasti löytyy jokin sopiva. Seuraavassa aikataulusimerkissä on Berghamn liitetty nykyiseen Nauvon eteläiseen reittialueeseen.

UTÖ	esim. tiistai	NAUVON ETELÄINEN	esim. tiistai
Pärnas	8.45	Nauvo	7.00
Nötö	x	Seili	7.25
Aspö	x	Nauvo / Prostvik	8.00
Jurmo	x	Pensar	x
Utö	12.30	Kirjais	9.05
		Gullkrona	9.25
		Stenskär	9.45
		(Grötö	x)
		Brännskär	x
		Berghamn	10.45
		Kopparholm	x
		Lökholm	11.45
		Sandholm	x
		Trunsö	x
		Borstö	13.20

Alla olevassa taulukossa esitetään kustannussäästö, joka ehdotetuilla muutoksilla voitaisiin saada aikaan. Vuorojen määrät perustuvat tällä hetkellä voimassa oleviin aikatauluihin.

ASPÖ	
Vuoroja yhteen suuntaan viikossa	10
Ajoaikasäästö viikossa (½ tuntia / vuoro)	5 tuntia
Aspön tuntihinta (sis. polttoaineen)	1988 mk
Säästö viikossa	(5*1988) 9 940 mk
Säästö vuodessa	(51*9940) 506 940 mk
FISKÖ	
Vuoroja yhteen suuntaan viikossa	12
Ajoaikalisäys viikossa (½ tuntia/ vuoro)	6 tuntia
Fiskön kustannukset tunnissa (sis. pääomakulut)	711 mk
Lisäkustannuksia viikossa	(6*711) 4 266 mk
Lisäkustannuksia vuodessa	(51*4266) 217 566
Kokonaissäästö vuodessa	289 374 markkaa



Nauvon eteläinen reitti poikkeaa nykyisestä paitsi Berghamnin osalta, myös siten, että Knivskär ohitetaan kokonaan. Saarella ei ole vakituksia asukkaita, joten tämän ei pitäisi aiheuttaa ongelmia.

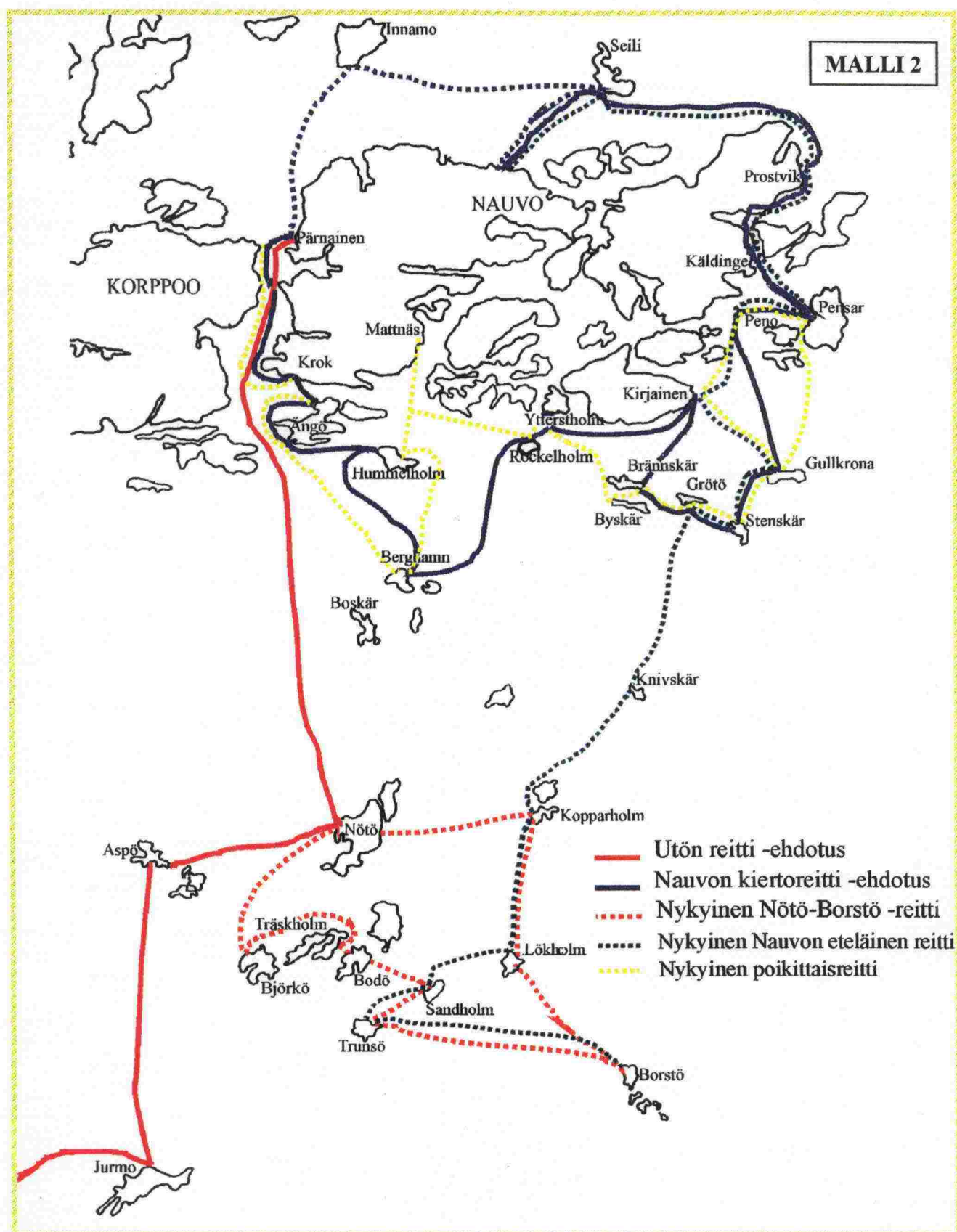
Ajoaika Borstöseen lisääntyisi näillä muutoksilla arviolta noin 35 minuuttia. Nykyisestä Nauvon eteläisestä reitistä ei tämä ehdotus juurikaan poikkea.

Berghamnin palvelutaso tällä tavalla päivittäin liikennöitynä heikentyisi jonkin verran. Berghamnista olisi yhteys Nauvoon myöhään illalla ja takaisin alus lähtisi varhain aamulla. Asiointi olisi näin hankalaa. Nykyisin saarelta pääsee yhteyksaluksella viikonloppuisin aamulla Nauvoon ja illan suussa takaisin. Berghamniin liikennöidään lisäksi venekalustolla.

Malli 2

Tässä mallissa on oletuksena, että Utön reitti ajetaan kuten edellä on kuvattu, ilman Berghamnia. Lisäksi Nauvon eteläisimpien saarten liikenne Nötöseen on ajateltu hoidettavan venekalustolla siten, että se niveltyy hyvin Utön reitin aikatauluun. Yhteyssaluksen on ajateltu voivan keskittyä Nauvon eteläpuolella olevien saarten liikenteen hoitamiseen. Seuraavassa aikatauluesimerkissä yhteyssalukselle on rakennettu aikataulu käyttäen apuna viime kesäistä M/S Cherin aikataulua. Yhteyssaluksella liikennöinti on hitaampaa, eikä aikataulua ehkä voi näin suoraa soveltaa. Mukaan on otettu saaret, joissa alus aikataulun mukaan käy. Ajatuksena oli rakentaa aikataulu siten, että venekuljetuksista voitaisiin luopua kokonaan.

NAUVON ETELÄINEN		Ilman Innamoa	
Nauvo	7.00	16.30	21.00
Seili	7.25		20.35
Prostvik	8.00	15.30	19.30 → 20.00
Pensar	8.30		19.00
Gullkrona	8.50		18.40
Stenskar	9.00		18.30
Grötö	9.10		18.20
Brännskar	9.20		18.10
Kirjais	9.35	13.55	17.55
Ytterholm	x		x
Rockerholm	x		x
Berghamn	10.20		17.10
Hummelholm	x		x
Ängsö	x		x
Lånholm	x		x
Krok	x		x
Pärnas	11.30	12.00	16.00
Innamo	12.10		15.20
Seili	13.00 → 13.30	↑	14.30
Nauvo	14.00	→	14.00



Tähän reittiin on otettu mukaan myös Innamon saari Nauvon pohjoispuolella. Tätä mallia voisikin nimittää vaikkapa Nauvon kiertoreitiksi. Mikäli Norrskatan ympäristön liikennettä alettaisiin hoitaa uudella tavalla, esim. kuten raportin alkupuolella on esitetty, helpottaisi Innamon liittäminen muuhun reitistöön aikataulujen rakentamista. Innamon mukaanotto tähän pidentää reittiä kylläkin aika tavalla.

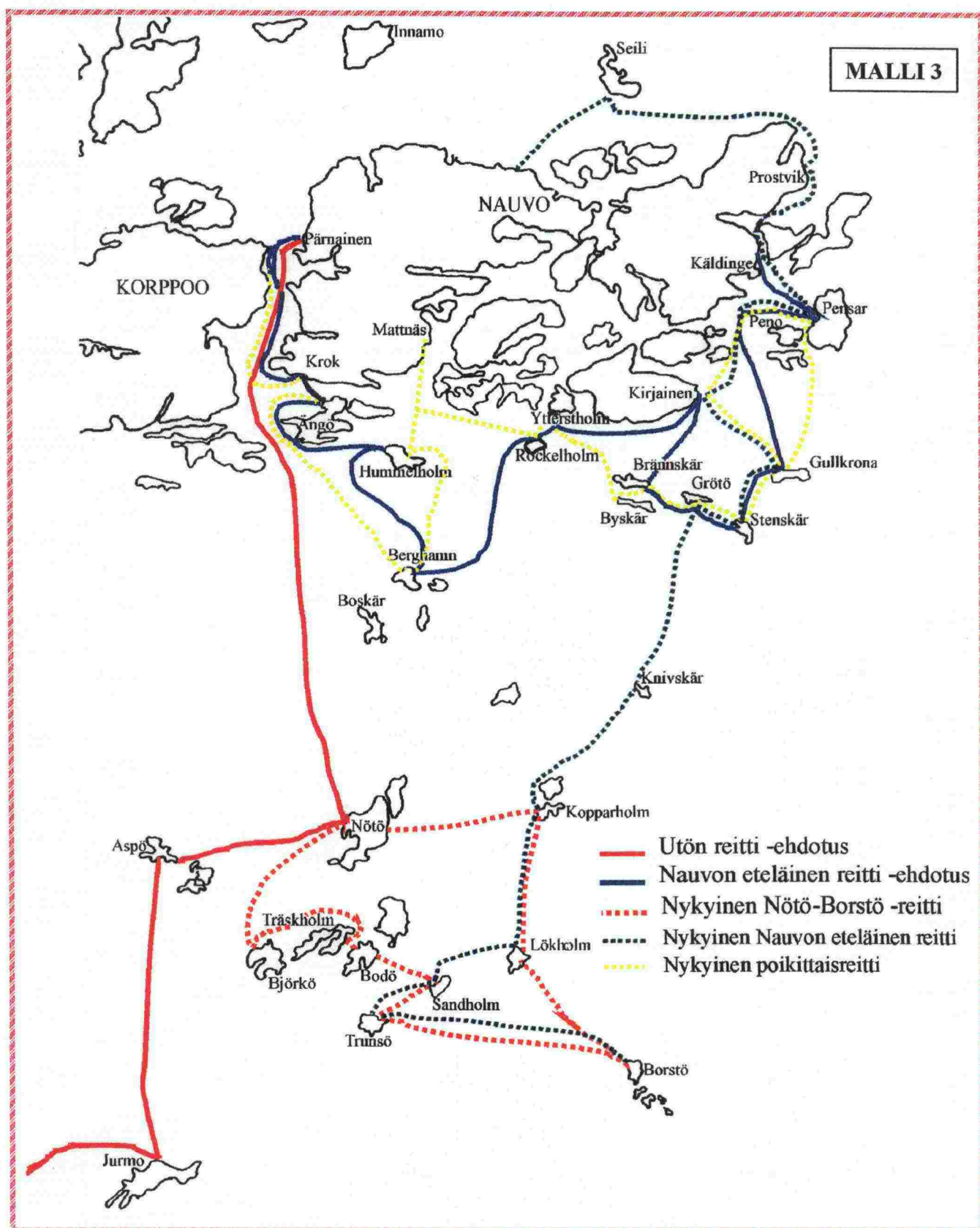
Ilman Innamoa ajettuna reitin päätepiste olisi Pärnainen. Reitti lyhenisi näin aikataulullisesti paremmaksi.

Mikäli yhteysaluksella korvattaisiin kokonaisuudessaan nykyiset venekuljetukset laskisi palvelutaso saarilla aika tavalla. Cheriän ajaa saariin melko tiheällä aikataululla, esimerkiksi Pensarissa käydään tiistaista torstaihin peräti kolmesti ja Berghamnissakin kahdesti. Saarten asukkaat vastustaisivat muutosta.

Malli 3

Mikäli yhteysalus voisi kokonaisuudessaan keskittyä Nauvon eteläpuolisiin saariin, voitaisiin palvelutasoa edellisistä hieman nostaa. (Utö ja eteläiset saaret kuten mallissa 2) Tämä tarkoittaisi sitä, että Seilin saari, kirkonkylä ja Prostvik eivät tähän reittiin kuuluisi. Tässä tapauksessa muiden saarten vuorotiheyttä voitaisiin parantaa vastaamaan paremmin nykyistä palvelutasoa. Mallissa vuorotiheys on jo hyvä ja alkaa muistuttaa saarten nykyistä palvelutasoa. Seuraavassa aikatauluesimerkki tästä mallista:

NAUVON ETELÄINEN			
Käldinge		13.45	13.45
Pensar	7.00	13.00 → 13.30	14.00
Gullkrona	7.20	12.40	14.20
Stenskar	7.30	12.30	14.30
Grötö	7.40	12.20	14.40
Brännskär	7.50	12.10	14.50
Kirjais	8.05	11.55	15.05
Ytterholm	x	x	x
Rockerholm	x	x	x
Berghamn	8.50	11.10	15.50
Hummelholm	x	x	x
Ängsö	x	x	x
Lånholm	x	x	x
Krok	x	x	16.00
Pärnas	10.00	10.00	→
			17.00 Pensar



7. YHTEENVETO

Palvelujen tuottamisessa pätevät hyvin pitkälti samat lainalaisuudet kuin muunlaistenkin hyödykkeiden tuottamisessa. Kysynnän ja tarjonnan on oltava kutakuinkin tasapainossa, että toiminta olisi taloudellisesti mielekästä. Yhteiskunnan tuottamissa palveluissa taloudellisuus ei ole siinä määrin ohjaava tekijä kuin yksityisellä sektorilla, monikaan yhteiskunnan tuottama palvelu ei taloudellisesti ylläpidä itseään. Taloudellisen laman myötä myös yhteiskunnan toiminnan taloudellisuuteen alettiin kiinnittää tarkempaa huomiota. Säästökohteita etsittiin ja myös löydettiin kaikilta sektoreilta. Säästötoimet herättävät yleensä sekä vastustusta että kannatusta. Ihmisten negatiivinen suhtautuminen säästöihin tulee esille silloin kun palvelun heikennys kohdistuu niihin palveluihin, joita itse käyttää. Muuten yhteisten varojen säästäminen koetaan hyvänä asiana. Säästää saa, kunhan se ei kohdistu omaan perheeseen.

Saariston asukkaat ovat liikennepalvelujen saannin suhteen erikoisasemassa, sillä saaristolaki velvoittaa valtion järjestämään saariston asukkaille tarpeelliset kuljetuspalvelut. Valtion tulisi lain mukaan tarjota saariston vakitukselle väestölle asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikennepalvelut. Tällaisen lain käytäntöön soveltaminen ei ole helppoa, eikä lain tulkitseminen yksiselitteistä. Saarten asukkailla on kaikilla omat liikkumistarpeensa ja palvelujen rakentaminen on aina näiden tarpeiden kompromissi. Lisäksi on otettava huomioon taloudelliset näkökohdat ja pyrittävä yhteensovittamaan ne käytännön kanssa. Tiivistetysti sanoen liikenteen järjestäminen on tasapainoilua lain, käyttäjien ja taloudellisten seikkojen keskellä. Kuljetuspalvelujen tuottajan toimintaa häiritsee se, ettei tarpeellisten kuljetuspalvelujen tasoa ole määritetty lailla tai asetuksella.

Tässä työssä on pyritty ottamaan huomioon kaikki edellä mainitut seikat. Syy, miksi tällaista työtä lähdettiin tekemään, löytyy taloudellisista tekijöistä. Joidenkin reittien kohdalla on ollut nähtävissä, että käyttäjämäärä on palvelun tasoon nähden ollut alhainen eikä palvelutason ylläpito nykyisellään ole näin ollen perusteltua. Palvelujen tuottamiselle on etsitty uusia ratkaisuja ilman, että palvelutaso alenee.

Tehdyissä ehdotuksissa yhteysalukset liikennöivät pääsääntöisesti kaikkiin niihin saariin, joissa on vakituista asutusta. Poikkeuksena tästä on Nauvon eteläisin saaristo, jossa asukasmäärä on niin alhainen, että sen katsottiin joissakin ehdotuksissa voitavan hoitaa yksinomaan venekuljetuksin. Muiden saarten kohdalla yhteysaluksen säännöllisellä liikennöinnillä pyrittiin säilyttämään mahdollisuus myös raskaampien kuljetusten suorittamiselle kyseisiin saariin. Joidenkin reittien kohdalla ehdotettiin venekuljetuksia täydentämään varsinaista yhteysalusliikennettä. Venekuljetukset ovat yhteysaluksiin nähden huomattavasti edullisempia ja ovat kuljetuskapasiteetiltaan monessa tapauksessa riittäviä henkilöliikenteen hoitamiseen.

Houtskarin reitti:

Houtskarin reittialueen liikenteen hoitamiseksi on esitetty malli, jossa päivittäinen henkilöliikenne ehdotetaan hoidettavaksi venekuljetuksin. Aikataulun tulisi olla sellainen, että päivittäiset työ- ja koulumatkat olisivat mahdollisia. Raskaan liikenteen tarpeita palvelisi Inön lisäreitillä liikennöivä alus, jonka reitti ulotettaisiin muutamana päivänä viikossa aina Houtskarin pääsaarelle asti. Näin saataisiin Houtskarin alueella hoidettua myös raskaammat kuljetukset.

Korppoon ja Nauvon reitti:

Korppoon ja Nauvon reittejä koskevassa ehdotuksessa reitit on yhdistetty yhdeksi reitiksi. Reitin liikennöinti kerran päivässä molempiin suuntiin on aikataulullisesti järkevä, eikä esimerkiksi Houtskarın Berghamnın osalta poikkeaisi nykyisestä merkittävästi. Palvelutaso Nauvon pohjoispuolisilla saarilla tosin laskisi melkoisesti ja siksi ehdotuksena onkin, että liikennettä täydennettäisiin venekuljetuksilla näihin saariin. Näin palvelutaso säilyisi ennallaan, mutta ratkaisu olisi nykyistä taloudellisempi.

Nauvon eteläinen reitti ja Utön reitti:

Utön reitille on ehdotettu nykyiseen verrattuna vain yhtä muutosta. Berghamn on jätetty sen reitin ulkopuolelle ja alus ajaisi suoraan Pärnaisista Nötöseen. Tämä siksi, että Aspö on käyttökustannuksiltaan kalliimpi kuin pienet yhteyssalukset ja Berghamnın liikenne voitaisiin suhteellisen helposti hoitaa muulla tavoin.

Nauvon eteläisen reittialueen osalle on työssä esitetty kolme eri ehdotusta. Yhdessä on nykyistä reittiä muutettu ainoastaan siten, että reittiin on yhdistetty Berghamn ja Knivskär on jätetty pois. Kahdessa muussa ehdotuksessa Nauvon eteläinen reitti on sijoitettu välittömästi Nauvon eteläpuolella sijaitseville saarille, joiden liikenne tällä hetkellä hoidetaan venekuljetuksin. Eteläisimpien saarten liikenne on ajateltu hoidettavan venekuljetuksin, koska saarilla asuu ainoastaan 8 henkilöä vakituisesti. Toisessa mallissa esitetään ns. Nauvon kiertoreitti ja toisessa mallissa alus liikennöi keskitetysti yksinomaan pääsaaren eteläpuolisilla saarilla. Varsinkin viimeksi mainitussa vaihtoehdossa voitaisiin nykyisestä venekuljetuksesta luopua.

Kuten edellä on esitetty, vaihtoehtoisia liikenteen hoitotapoja on löydettävissä ilman, että palvelutaso huononisi. Liikennettä voitaisiin enemmän hoitaa siten, että venekuljetuksilla täydennettäisiin yhteyssalusliikennettä, jota liikennöitäisiin harvemmin kuin nykyään. Yhteyssalusten liikennöinti muodostaisi rungon, joka tekisi mahdolliseksi myös raskaammat kuljetukset saarille.

8. SAMMANDRAG

Samma lagbundenheter gäller i lika hög grad för produktionen av tjänster som i andra typer av nyttigheter. Tillgången och efterfrågan skall vara i någorlunda balans med varandra för att verksamheten skall vara ekonomiskt motiverad. I tjänster erbjudna av samhället är lönsamheten inte lika avgörande som i privata sektorn, det är inte många samhällstjänster som är ekonomiskt livsdugliga. Depressionen medförde också att ekonomiskt tänkande blev mer omfattande i de gemensamt finansierade tjänster. Inbesparingar söktes och hittades också i alla sektorer. Sparåtgärder framkallar vanligen både motstånd och understöd. Negativa inställningar till sparåtgärder stiger fram när det gäller besparingar inom de tjänster man själv använder. Annars upplevs sparande av gemensamma tillgångar som ett förmånligt ärende. Nog passar det att spara så länge som det inte drabbar den egna familjen.

När det gäller trafiktjänster har skärgårdsborna en särställning, eftersom skärgårdslagen förpliktar staten att sörja för nödvändiga trafiktjänster för människor bosatta i skärgården. Enligt lagen borde staten erbjuda nödvändig trafikservice till skärgårdens invånare när det gäller boende, försörjning och nödvändig skötsel av angelägenheter. Att verkställa en sådan lag är inte lätt, och dess tolkning är inte entydig. Öarnas invånare har alla sina individuella rörelsebehov och organiseringen av service är alltid en kompromiss mellan dessa behov. Dessutom skall ekonomiska synpunkter tas i beaktande och lämpas efter praktiska fordringar. Att ordna trafiken betyder kort sagt balansering mellan lagens fordringar, användare av service och ekonomiska fakta. Serviceförsörjaren störs av det, att nivån på den nödvändiga trafikservicen inte har blivit preciserad i lag eller förordningar.

Detta verk försöker att ta alla ovannämnda faktorerna i beaktande. Det som motiverar ett sådant här verk är ekonomiska skäl. Beträffande vissa rutter kan man konstatera, att antalet användare har varit lågt i förhållande till servicenivån och att under sådana omständigheter är upprätthållande av servicenivån som den nu är inte motiverat. Man har försökt att hitta nya lösningar för serviceproduktionen utan att dess nivå skall sänkas.

I de gjorda föreslagen trafikerar förbindelsebåtarna i huvudregel till alla öar med en permanent bosättning. I det här förhållandet är Nagus sydligaste skärgård ett undantag för att invånarna där är så få att det har föreslagits att servicen kan skötas enbart med hjälp av båttransport. I förhållande till andra öar var syftet med förbindelsebåtarnas regelbundna trafikerings att försöka bevara möjligheten att utföra transport av tyngre typ till ifrågavarande öar. Med avseende på vissa rutter föreslogs det att båttransporter skulle komplettera den huvudsakliga förbindelsebåttrafiken. Båttransport är betydligt förmånligare än trafik med förbindelsebåtar, och i många fall räcker den till att ta hand om persontrafiken.

Houtskärsrutten:

Det har föreslagits en modell för skötseln av Houtskär ruttområde, där det föreslås att den dagliga persontrafiken sköts med hjälp av båttrafiken. Tidtabellen borde möjliggöra dagliga arbets- och skolresor. Tungtrafikens behov skulle skötas med ett fartyg som trafikerar på Iniös tilläggsrutt, och vars rutt skulle utsträckas ända till Houtskärs huvudö några gånger i veckan. På detta sätt kunde man sköta även tyngre transporter inom Houtskär området.

Korpo och Nagu rutter:

I förslaget som gäller Korpo och Nagu rutter har dessa förenats till en rutt. Med tanke på tidtabellen är trafikering på denna rutt en gång om dagen i båda riktningar förnuftig och skulle inte avvika väsentligt från det nuvarande, till exempel när det gäller Houtskärs Berghamn. Visserligen skulle servicenivån i förhållande till de öar som ligger norr om Nagu sjunka betydligt och därför har det föreslagits, att trafiken till dessa öar skulle kompletteras med båttransport. På detta sätt skulle servicenivån bibehållas men lösningen skulle vara förmånligare än den nuvarande.

Nagus södra rutt och Utörutten:

Med avseende på Utörutten innehåller förslaget bara en förändring. Berghamn har lämnats helt utanför rutten och fartyget skulle trafikera direkt från Pärnäs till Nötö. Detta därför, att Aspö har dyrare driftskostnader än de små förbindelsebåtarna, och trafiken till Bergholm kunde rätt så enkelt skötas på ett annat sätt.

Tre olika förslag har presenterats för Nagus södra ruttområde. I det första har den nuvarande rutten förändrats enbart på så sätt, att Berghamn har inkluderats och Knivskär har utelämnats. I de två andra förslagen har Nagus södra rutt placerats till de öar som ligger omedelbart söder om Nagu och där trafiken nu sköts med hjälp av båttransport. Trafiken till de sydligaste öarna är tänkt att skötas genom båttransport, eftersom de permanent bosatta invånarna på dessa öar bara är åtta till antalet. Den ena modellen omfattar den så kallade Nagu kringgångsrutten, och i den andra modellen trafikerar fartyget koncentrerat enbart till öarna söder om Nagu. I synnerhet i det sistnämnda alternativet kunde man lämna bort de nuvarande båttransporterna helt och hållet.

Som presenterats ovanför, finns det alternativ till skötseln av trafiken utan att servicenivån skulle försämrats. Trafiken kunde organiseras mera på så sätt att båttransporter skulle komplettera förbindelsebåttrafiken, som skulle utnyttjas mera sällan än nuförtiden. Trafikering av förbindelsebåtar skulle vara en grund som möjliggjorde även tyngre transporter till öarna.

Kuntien edustajien kommentit tehdyistä ehdotuksista.**5.5.1998 Bengt Backman, Houtskär**

Ehdotus Houtskarín reitin muuttamiseksi pääasiassa venekalustolla hoidettavaksi:

- + Muutoksen etuna olisi nopeus: koulukuljetukset voitaisiin hoitaa päivittäin.
- + Autoliikenteen hoitamiseen Jurmo II kooltaan parempi koska voi kuljettaa 9 autoa (Bastö 2)
- + Ei pitänyt ajatusta täysin mahdottomana, koulukuljetusten hoitaminen hänelle hyvin tärkeä näkökohta. Muut saavat sopeutua niihin.
- Roslax – Torsholma autoliikennetarve melko suuri ja kaksi kertaa viikossa ajettuna yhteys ei ole riittävä. Joka toinen päivä olisi parempi.
- Aikataulu ei sovi yhteen Ålandstrafikenin Torsholma-Hummelvik aikataulun kanssa.
- Ei pitänyt siitä ajatuksesta, että Iniön ja Houtskarín alueella liikennöisi vain yksi alus.

Lisäksi:

- Mökkiläisten liikenteestä perjantai iltaisin ja sunnuntaisin huolehdittava, samoin koululaisten yhteydestä Torsholmaan ja takaisin viikonloppuisin.
- Toi taas esille yhteyden Mossala – Dalen, jonka he toivoisivat voitavan liikennöidä talvisaikaan useammin. Ehdotti, että Bastö sitten voisi hoitaa esimerkiksi tätä.

11.5.1998 Christer Nyback / Micaela Westerlund, Korppoo

- Korppoon alueella liikennöivien reittien yhdistäminen ja liikenteen täydentäminen kevyemmällä kalustolla ei miellyttänyt. Palvelu heikkenisi heidän mielestään aivan liikaa. Esim. Lillpensorin maitokuljetukset täytyisi voida hoitaa ja myös koulukuljetukset.
- Kevyempi kalusto ei toimi välttämättä talvella riittävän hyvin. Korppoossa ei tällä hetkellä olisi yrittäjää, joka voisi palvelun tuottaa.
- Vastustivat kaikkia ehdotuksia.

12.5.1998 Bo Lindholm, Nauvo

- + (Nauvon eteläinen alue, Malli 1) Berghamnín poisjätö Aspön reitiltä ei herättänyt vastustusta, mutta Berghamnilaisten yhteys Aspöseen täytyisi koordinoida jollakin tavalla.
- + (Nauvon eteläinen, Mallit 2 ja 3) Mallit miellyttivät Lindholmia ja olivat hänen mielestään kehityskelpoisia. Oli sitä mieltä, että eteläisimpien saarten liikennetarpeisiin riittäisi pienemmällä kalustolla liikennöinti, kuten mallissa.
- Finnön ja Bergön reittien yhdistämisajatus kuolleena syntyneitä.
- Yhteys Hankaan talviaikana ei kiinnostava. Nauvolaisilla ei ole sinne liikennetarpeita.
- Kaikilta saarilta täytyisi olla asiointiin sopivat yhteydet, myös maataloudella omia tarpeitaan.

Kuntien edustajien kommentit tehdyistä ehdotuksista.

Lisäksi:

- Ehdotti myös vaihtoehtoa, jossa avoveden aikana koko eteläisen saariston liikenne hoidettaisiin nopealla (25 solmua) aluksella. Mukana voisi olla saaria myös Hiittisten reitiltä. Tämän lisänä alueella kulkisi yhteysalus 2/3 kertaa viikossa. Henkilöliikenne hoidettaisiin nopeasti vaikka alue olisi suuri.

26.5.1998 Christjan Brander, Iniö

- Iniön kunnan kanta on se, että tällaisia muutoksia ei voida hyväksyä.
- Mikäli tällainen muutos tehtäisiin, täytyisi puuttuvat vuorot korvata muulla tavalla, koska koululaisten ym. kuljetukset eivät hoituisi tällä aikataululla.
- Kesäaikana korvaavat kuljetukset (ja muitakin kuljetuksia) voisi hyvin tehdä pienemmällä kalustolla, koska liikenne on pääasiassa henkilöliikennettä. Yhteysaluksen käynti kerran päivässä esim. Kolkossa olisi ihan riittävä.